

## Achtung, Schwertransport!



**Der Schweinehund  
auf meinem Rad –  
zwei Extremtouren  
vorgestellt**

**Von Altenberg nach  
Zwochau –  
Mit Semsterticket und  
Rad quer durch Sachsen**





**GESCHENKT:**  
Pannenschutz-Reifen  
im Wert von 65 Euro

**Plus**  
Dauerschutz für  
jedes Rad durch  
Kautschuk-  
schicht

**Continental**

Ein Little John Bikes  
**MOMENT**

**NIE MEHR PLATT!**  
Gratis Pannenschutz-Reifen zu jedem Neurad ab 399 Euro.  
Nur solange der Vorrat reicht.

 **Klasse statt Masse – Auswahl, die begeistert!**

**Shops in Sachsen:**  
🏠 4 x in Dresden  
🏠 3 x in Leipzig  
🏠 1 x in Chemnitz, Görlitz, Bautzen, Neukirch  
[www.littlejohnbikes.de](http://www.littlejohnbikes.de)

**Little John Bikes®**  
Begeisterung erfahren 

nicht kombinierbar mit anderen Aktionen und Rabatten

# Prolog

Das Auto hat unser Alltagsleben in den letzten Jahrzehnten grundsätzlich verändert. Es ist selbstverständlich geworden täglich hundert Kilometer zur Arbeit zu fahren und auch den Weg zum Bäcker mit dem Auto zurückzulegen. Es ist nicht unüblich, die Kinder mehrmals am Tag viele Kilometer im Mamataxi durch die Stadt zu schaukeln. Die gleichen Kinder übrigens, bei denen über Bewegungsmangel geklagt wird und die von anderen Mamataxis über den Haufen gefahren werden. Auch die Kosten dieses „mobilen“ Lebensstils scheinen unvermeidlich dazuzugehören: Die zahlreichen Toten und Schwerverletzten durch den Autoverkehr, die Luftverschmutzung und die Ausbreitung der Verkehrsinfrastruktur hinein in den öffentlichen wie den privaten Lebensraum des Menschen.

Doch je mehr Menschen diesen Lebensstil praktizieren, desto deutlicher zeigt sich, dass er sich auf Dauer und in diesem Umfang nicht durchhalten lässt. Inzwischen steigen nicht nur die gesellschaftlichen, sondern auch die Kosten für den einzelnen Autobesitzer stark an, um 11% allein im letzten Jahr. Dieser Trend wird sich in Zukunft kaum verändern: Bis zum Jahr 2020 will die EU-Kommission den bisher niedrig besteuerten Diesel um 28 Cent je Liter verteuern.

Angeichts der Luftverschmutzung durch den Autoverkehr stellen sogar in Sachsen manche Kommunalpolitiker ihre autofreundliche Politik der letzten Jahre infrage. Mancherorts „droht“ eine Umweltzone mit Fahrverboten für Autos (Dresden), woanders wurde sie bereits eingerichtet (Leipzig). Mit den Diskussionen um Umweltzonen, Beschränkungen und Fahrverbote geraten alte verkehrspolitische Prioritäten und Gewohnheiten langsam in Bewegung.

Durch einen rechtzeitigen Blick über den Tellerrand hätten die Kommunalpolitiker freilich schon länger bemerken können, dass das Fahrrad in der Stadt das optimale Verkehrsmittel ist und der Radverkehr entsprechend gefördert werden muss. Die Hälfte aller Wege mit dem Auto sind kürzer als fünf Kilometer und könnten problemlos durch Fahrten mit dem Fahrrad ersetzt werden.

Das Potential des Fahrrads erschöpft sich bei weitem nicht darin, eine Einzelperson auf kürzeren Strecken von A nach B zu bringen. Mit gängigen Lastenrädern lassen sich im Unterschied zum Standardrad auch sperrige Güter mit etwa hundert Kilo Gewicht transportieren. Ein Gewicht, welches im Alltag selten vorkommt und für das man dennoch kein Auto benötigt. Fahrradstädte wie Kopenhagen oder Groningen zeigen, dass Transporträder für die verschiedensten Anwendungsfälle – vom kommunalen Müllentsorgungsfahrzeug bis zum Mamataxi – einen preiswerten, effizienten und gesellschaftlich verträglicheren Autoersatz darstellen.

In Sachsen sind solche Fahrräder noch recht selten anzutreffen. Deshalb widmen wir diese Ausgabe des Reflektor Magazins den zahlreichen Möglichkeiten von „Schwertransporten“ mit dem Fahrrad und den verschiedenen Bauformen des Transportrads. Wir wünschen Ihnen eine inspirierende Lektüre.

Konrad Krause



Konrad Krause ist Chefredakteur des Reflektor Magazins und mit diesem Long John Transportrad allzeit mobil.



Unser Titelbild zeigt eine unbekannte Schöne auf der Insel Bornholm mit zwei klassischen Lastendreirädern der dänischen Marke Christiania. Foto: brazak/Christiania Bikes

INHALT

Titelthema	Sachsen	Tourismus	Rubriken
4 Achtung Schwertransport!	16 Von Altenberg nach Zwochau – Mit Semsterticket und Rad quer durch Sachsen	19 Schlechte Wegoberflächen auf Radfernwegen	15 „Tausche Buch gegen Bild“
<b>Regionales</b>	<b>Survival Tips</b>	<b>Fahrradkultur</b>	19 Beitrittsformular
10 Dresden	18 Sicher Radfahren in freigegebenen Einbahnstraßen	20 Der Schweinehund auf meinem Rad – zwei Extremtouren vorgestellt	22 Kontakte, Fördermitglieder, Impressum
12 Leipzig			23 Leserbrief
14 Chemnitz			Warum bin ich im ADFC?





# Achtung

Text von Konrad Krause.

sance. Das Lastenrad kommt zurück. Was sind die Gründe?

Die Ausrichtung auf das Auto hat in den letzten fünfzig Jahren dafür gesorgt, dass mehr Autos unterwegs sind und viele Autofahrer vor allem einer Beschäftigung nachgehen: Sich gegenseitig im Weg stehen. Fahrräder sind durch die zunehmende Zahl der Autos in den Städten deshalb verhältnismäßig schneller geworden.

Der Modernitätsbegriff, der Mitte des letzten Jahrhunderts noch klar mit dem Automobil verbunden war, wird heterogener. Wer fortschrittlich, erfolgreich und modern sein will, braucht dazu heute nicht mehr unbedingt ein kraftstoffgetriebenes Fahrzeug. Zumal die Fakten für sich sprechen: Ölpreiskrisen, hohe Kosten und Platzmangel sind keine guten Argumente, zu den vielen Autos noch ein weiteres dazustellen. Zudem drängt sich in Zeiten von Smog (lokal) und Klimawandel (global) für immer mehr Menschen die Frage auf, ob ein eigenes

Lastentransporte mit dem Rad sind keine neue Erfindung. Bereits Anfang des letzten Jahrhunderts prägten verschiedenste Bauformen des Transportrads – vom Bäckerrad bis zur Fahrradrikscha – das Straßenbild. Die Deutsche Post transportiert ihre Briefe schon seit 1896 mit dem Fahrrad.

Mit dem Aufkommen von Trabi und Käfer verschwanden Lastenräder jedoch bald nach dem Krieg weitgehend von den Straßen. Das Versprechen nach schneller, motorisierter Mobilität zeigte enorme Wirkung. Überlebt hat diesen Umbruch zunächst eigentlich nur das gelbe Postfahrrad. Doch seit einigen Jahren erlebt der unmotorisierte Schwerlasttransport eine Renais-



**Haben den Aufstieg des Automobils überlebt: Heute bringen etwa 20.000 Postzusteller ihre Fracht mit dem Fahrrad unter die Leute**



Lastenrad als Sportrad

Foto: Claudio Olivares/Flickr

# Schwertransport!

Auto für das Lebensglück oder den wirtschaftlichen Erfolg wirklich notwendig ist.

Aber auch die Lastenräder selber haben sich verändert: Bessere Gangschaltungen und Bremsen, neue Bauformen und ein niedrigeres Gewicht durch neue Rahmenmaterialien sorgen dafür, dass Lastenradfahren keine Sache allein für „starke Männer“ mehr ist.

Zunehmend setzt sich die Ansicht durch, dass für die Fortbewegung in der Stadt das Fahrrad das ideale Transportmittel ist. Und dass Transportgüter, die in einer Stadt mit dem Rad transportiert werden können, vielleicht tatsächlich mit einem Rad transportiert werden sollten. Wir möchten Ihnen in diesem Heft einen Einblick in diese vielfältige Welt der Lastenräder geben.

## Für jeden Zweck das richtige Rad

Unter den vielen verschiedenen Lastenrädern kann man zwei deutlich unterscheidbare Bauformen ausmachen: zwei- und dreirädrige. Ein Lastendreirad hat zwei entscheidende Vorteile: man muss kein Gleichgewicht halten und kann damit beliebig langsam fahren. Hohe Beladung

und Anstiege lassen sich so leichter meistern. Dafür sind Dreiräder in der Regel schwerer als einspurige Lastenräder und auch die Fahreigenschaften ähneln weniger denen eines „normalen“ Fahrrads. Flott unterwegs ist man mit einem anderen Rad.

Zweirädrige Lastenräder ermöglichen eine etwas dynamischere Fahrweise. Sie sind meist schmaler als Dreiräder und man kann sich – wenn auch begrenzt – in die Kurve legen. Das niedrigere Eigengewicht ermöglicht ein vergleichsweise zügiges Vorankommen. Dafür fahren sich einspurige Lastenräder anfangs unter Umständen etwas ungewöhnlich. Nach den ersten zehn Minuten ist das aber meist vergessen.

Ob zwei oder drei Räder: wichtig sind bei Lastenrädern gute Bremsen und die richtige Schaltung. Bei einem Lastenrad kann das Gesamtge-



Lastenrad als Mamataxi

Foto: Mikael Colville-Andersen (copenhagenize.com)



wicht aus Rad, Fahrer und Zuladung durchaus 300 Kilogramm erreichen. Besonders, wer nicht nur im Flachland fährt, sollte deshalb eine Gangschaltung mit ausreichend Untersetzung (also auch „leichten“ Gängen) einbauen, nicht zuletzt um die Knie zu schonen.

Auch die Auswahl der richtigen Bremsen sollte gut überlegt sein. Scheibenbremsen können, je nach üblichem Transportgewicht und Topografie, sicher kein Fehler sein. Bei manchen Modellen gibt es aber keine Möglichkeit, Scheibenbremsen einzubauen. Es kann daher sicher nicht schaden, sich vor dem Kauf eines Lastenrads zu überlegen, was man mit dem Rad vorhat und ob die alltäglichen Wege eher durch hügeliges oder flaches Gelände führen.

### Für Liebhaber klassischer Räder

Beim Long John befindet sich zwischen dem kleinen Vorderrad und der Lenksäule eine tief liegende Ladefläche. Bis zu 100 kg Last können mit diesem Rad transportiert werden. Und unter der Ladefläche befindet sich ein robuster Ständer, der dieses Gewicht auch aushält.

Das Konzept des Long John stammt aus den zwanziger Jahren. Das ist durchaus bemerkenswert: Schon ohne Fahrer und Gepäck bringt der Long John 38 kg auf die Waage. Für das 23-Zoll-Hinterrad gibt es nicht besonders viele passende Reifen. Zudem begrenzt die schmale Einbaubreite der Naben die Auswahl auf eine 3- und eine 5-Gang-Nabenschaltung. Ein Nabendynamo oder Scheibenbremsen gehören nicht zu den Ausstattungsmöglichkeiten dieses Rades.

All das wird Liebhaber klassischer Fahrräder nicht abschrecken, denn ein Klassiker ist der Long John allemal.

Preis: ab 1849 €

Gewicht: 38 kg

Zuladung: 100 kg + Fahrer

Web: [www.used-hq.de](http://www.used-hq.de)

Händler in Sachsen: leider

keine; nur Online



Foto: Konrad Krause

### Fazit: Selber ausprobieren!

Die Verkaufszahlen von Lastenrädern steigen stetig an, nicht nur in Ländern wie den Niederlanden, wo das Radfahren schon länger eine starke Tradition hat. Ob als Transporter für Fahrradkuriere, als kommunales Müllentsorgungsfahrzeug oder als Autoersatz für die Familie: Für Lastentransporte mit dem Rad gibt es ein großes, bislang kaum ausgeschöpftes Potential. Und der Bedarf nach einer stadt- und umweltverträglichen Mobilitätsmaschine, mit der sich mehr als nur eine Person transportieren lässt, wächst auch hierzulande.

Ursachen dafür gibt es viele: Neben wachsendem Umweltbewusstsein und langsam einsetzenden Restriktionen gegen den motori-

### Leichter Hingucker

Der Rahmen des Bullitts ist dem des Long John ähnlich: große Ladefläche zwischen kleinem Vorderrad und Lenksäule. Nur haben „Larry vs Harry“, Lars Malmberg und Hans Fogh, die Erfinder des Bullitts, bei aller Ähnlichkeit ein völlig neues, peppiges Rad gebaut, welches mit zahlreichen zeitgemäßen Accessoires wie Scheibenbremsen, Nabendynamo und jeder beliebigen Schaltung ausgestattet werden kann.

Vor allem ist das Bullitt leicht. Mit 24 kg wiegt das Rad ganze 14 kg weniger als das „Walross“ Long John. Und das merkt man dem Rad an. Während man mit dem Long John gemächlich vor sich hin kurbelt und schon bei kurzen Anstiegen schnell außer Atem geraten kann, drängt das Bullitt geradezu nach vorn, „will“ um die Ecken flitzen und auf jeden Berg.

In der Welt der Lastenräder ist das Bullitt das Leichtgewicht, hat nebenbei Qualitäten zum Alltagsrad und ist noch dazu ein echter Hingucker.

Preis: ab 1872 €

Gewicht: 24 kg

Zuladung: 180 kg inkl. Fahrer

Web: [www.larryvsharry.com](http://www.larryvsharry.com)

Händler in Sachsen:

Dresden: Meissner Räder, Im Nu



Foto: Claudio Olivares/Flickr

sierten Individualverkehr (Stichwort: Umweltzone) sind vor allem die steigenden Kosten der motorisierten Mobilität zu nennen, etwa für Parkplätze, Kraftstoff und die Anschaffung eines Automobils.

Immer mehr Menschen sind der Meinung, dass man dieses Geld gewinnbringender einsetzen kann: Familien haben mehr übrig für ihr Lebensglück, Kommunen haben Potential zum Sparen und Firmen sind für weniger Geld oftmals schneller beim Kunden als mit einem Auto. Hersteller von Transporträdern treffen auf ein zunehmend interessiertes Publikum und drängen mit neuen Entwicklungen auf den Markt. Das Lastenrad ist nicht mehr nur ein Spezialrad für ganz besondere Anwendungsfälle. Insbesondere die traditionellen „Fahrradnationen“ deuten auf das große Potential dieser Räder hin, mitten in der Gesellschaft anzukommen. In diesem Sinne kann man nur sagen: Probieren Sie's doch selber mal aus!

### Praktisches Familienmobil

Seit über vier Jahren sind Axel Spickenheuer und seine Frau stolze Besitzer eines Nihola-Lastendreirades. Sie befördern mit dem Rad die Kinder und nutzen es für ihre Einkäufe. Auch für den Transport von Altpapier und -glas eignet sich das Lastenrad. Für Spickenheuer spielt daneben die Bequemlichkeit eine Rolle: „Es ist praktisch, da man direkt vor das Geschäft fährt und dann alle Taschen direkt ins Haus transportiert. Sozusagen von Tür zu Tür. Ähnlich komfortabel ist es, damit die Kinder zum Kindergarten zu fahren. Auch hier bleibt einem die Parkplatzsuche erspart und man hat zudem früh und nachmittags noch etwas Bewegung.“

Ein Kinderanhänger kam für die beiden nicht infrage: „Meine Frau hat einmal einen dramatischen Fahrradunfall mit einem Fahrradanhänger gesehen. Dabei übersah ein Autofahrer einen Rad-Anhänger und rammte diesen. Seitdem stand fest, dass wir keinen Anhänger für den Kindertransport haben wollen. Beim Lastenrad hat man die Kinder stets im Blickfeld, kann mit ihnen problemlos während der Fahrt sprechen und sie sitzen etwas erhöht über den Autoabgasen“. Einen Urlaub in Dänemark haben die beiden schließlich dazu genutzt, verschiedene Lastenräder auszuprobieren.

Das Nihola wiegt 33 kg und lässt sich nicht einfach in den Fahrradkeller tragen. Man sollte also eine Möglichkeit haben, das Rad ebenerdig abzustellen. Dennoch ist Spickenheuer vom Konzept des Rades überzeugt: „Wir nutzen es für fast alle alltäglichen Transporte und haben dabei sehr viel Spaß. Das Rad fährt sich sehr handlich und auch zügiges Reisen ist trotz der hohen Masse möglich. Auch im Winter, bei Glatteis, ist man mit dem Nihola vergleichsweise sicher unterwegs, da ein Umfallen praktisch unmöglich ist.“

» [www.nihola.com](http://www.nihola.com)

### Kaffee Fahrrad

Jeden Sommer bietet Sven Börner in seiner Kaffeebar im Leipziger Clara-Zetkin-Park acht Sorten Kaffee, sechs Sorten Trinkschokolade und acht Sorten Chai Latte an. Die Bar besteht aus drei großen Kaffeemühlen und einer Espresso-Handhebelmaschine und ist fest auf einem klassischen holländischen Lastenrad angebracht. Es handelt sich hierbei um ein „Bakfiets XL“ Lastenrad von Workcycles. Dieses wiegt etwa 250 kg und hat eine 180 mal 90 Zentimeter

große Ladefläche aus Mahagoni. Besonders große Sprünge will Börner damit zwar nicht machen. Dennoch ist er in der Wahl seines Standorts flexibel. Wenn in der Innenstadt mal ein Fest ist, dann kann er sein Café spontan dort aufstellen.

Die Idee zum Kaffee Fahrrad stammt von Paul und Emma Sabin aus Großbritannien. Sie verkaufen die Kaffeeräder als Franchisegeber rund um die Welt.

Mehr Informationen gibt es im Reflektor 4.2010 und unter

» [www.daskaffee Fahrrad.de](http://www.daskaffee Fahrrad.de)

» [www.tradecycle.co.uk](http://www.tradecycle.co.uk)

» [www.workcycles.com](http://www.workcycles.com)



Foto: Konrad Krause

Ein Nihola Lastendreirad wartet auf die nächste Fahrt.



Sven Börner und sein Kaffee Fahrrad.

Foto: Antje Böttcher



Lastenrad zum Teilen



Lastenrad zum Teilen

Foto: TeilAuto

In Leipzig vermietet die Carsharingfirma Teilauto ihren Mitgliedern seit kurzem zwei Lastendreiräder der dänischen Marke Christiania. „Man muss ja nicht alles, was man nicht zu Fuß transportieren will, mit dem PKW transportieren“ findet Patrick Schöne, Geschäftsführer bei Teilauto.

Im Moment ist das Projekt aber noch in der Testphase. Die Autoteiler suchen noch nach einer technischen Lösung, wie die Lastenräder automatisiert ausgeliehen werden können. Bisher kann man die Räder nur zu den Öffnungszeiten der Teilauto-Geschäftsstelle ausleihen. Schöne ist aber optimistisch: „Die Lastenräder sind eine gute Abrundung des Carsharing-Geschäfts und ein Kilometerpreis fällt auch nicht an“. Erste Anfragen sind schon eingegangen.

**Konditionen im Rahmentarif:**  
pro Stunde: 1,50 €, pro Tag: 15,00 €, pro Woche: 90 €,  
pro km: 0,00 €  
» [teilauto.net](http://teilauto.net)

Robustes Sparmobil

Das Yuba Mundo ist ein leicht zu fahrendes Sparmobil für Lasteneinsteiger. Bis auf die Länge ist das Rad einem Normalrad recht ähnlich. Mit einer Zuladung von 200 kg plus Fahrer, dem Hinterrad mit 48 Speichen und dem großen und stabilen Gepäckträger kann man mit diesem Rad aber gleichzeitig eine Menge transportieren. Anfangs ist das Mundo etwas ungewöhnlich zu fahren: Das Rad ist durch die großen Gepäckträger hinten breiter als vorn. Nach kurzer Zeit gewöhnt man sich aber an das sonderbare Format des Rades und die anfängliche Angst, irgendwo anzuecken, verfliegt schnell. Standardmäßig ist das Yuba sehr einfach ausgestattet. Deswegen ist es auch vergleichsweise erschwinglich. Für alle, die teurere Komponenten mögen, gibt es die Möglichkeit, das Rad mit eigenen Komponenten selbst aufzubauen: Für das Yuba ist ein einzelnes Rahmenkit erhältlich.

Preis: ab 999 €  
Gewicht: 25 kg  
Zuladung: 200 kg + Fahrer  
Web: [www.yubaride.com](http://www.yubaride.com)  
Händler in Sachsen:  
Fahrrad Riemer in Dresden



Foto: Yuba Bikes

Dreirädriger Klassiker

Das Grundkonzept des Christiania Lastenrads hat sich auch nach 30 Jahren nicht verändert. Durch die große Box aus wasserfestem Sperrholz und zahlreiche weitere mögliche Aufbauten ist dieses Rad sehr vielseitig einsetzbar. Von Sitzen und Gurten für den Kindertransport bis zu einem passenden Lastenanhängen bietet der Hersteller zahlreiches Zubehör an. Um das Rad den eigenen Wünschen optimal anzupassen, gibt es das Christiania auch ohne Aufbau. In puncto Geschwindigkeit und dem Bewältigen von Bergen stößt das Rad allerdings an seine Grenzen. Denn das Christiania ist mit einem Gewicht von etwa 40 kg relativ schwer und nicht besonders schnell. Auch sollte man nicht zu zackig um enge Kurven jagen, da dann schonmal das innere Rad abheben kann. Das Christiania ist ein robustes, klassisches Lastenrad, für das man allerdings stramme Waden haben und nicht zu sehr in Eile sein sollte. Seit kurzem bietet Christiania auch ein zweirädriges Lastenrad an.

Preis: ab 1240 € (ohne Box)  
Gewicht: ca. 40 kg  
Zuladung: 100 kg + Fahrer  
Web: [www.christianiabikes.de](http://www.christianiabikes.de)  
Händler in Sachsen:  
Rücktritt in Leipzig



Foto: Christiania Bikes

Das Lastenrad als Sportrad

Sogar sportliche Seiten sind dem Lastenrad abzugewinnen. Jahrzehntlang gab es in Kopenhagen Lastenradrennen der Fahrradkuriere. Bis im Jahr 1960 – der Boomzeit des Automobils – Schluss war. Seit 2009 lebt diese Tradition mit „Svajerløb“, der dänischen Lastenradmeisterschaft wieder auf. Die Teilnehmer beladen ihre Räder mit drei großen Autoreifen und einem Bündel Zeitungen. Voll bepackt haben alle – von der Mutti bis zum Fahrradkurier – ihre liebe Not, mit ihren Lastenrädern ans Ziel zu kommen und natürlich: unheimlich viel Spaß.

» [www.dmforladyklyer.dk](http://www.dmforladyklyer.dk)



Die Dänische Lastenradmeisterschaft 2010 in Aktion

Foto: Claudio Olivas/Flickr

Lenkung hinten

Ein außergewöhnliches Lastendreirad ist das Bella Bike. Außergewöhnlich deshalb, weil das hintere Rad gelenkt wird und die Kette die beiden Vorderräder antreibt. Durch die Lenkung am Hinterrad kann man sehr enge Kurven fahren, ähnlich wie mit einem Gabelstapler. Außerdem ist das Rad dadurch leichter zu lenken, weil man dabei nicht die Transportbox bewegen muss, wie das zum Beispiel beim Christiania der Fall ist. Standardmäßig ist das Bella Bike mit einer 7-Gang-Nabenschaltung ausgestattet. In die Box des Rades passen vier Kinder; auch ein Verdeck zum Schutz vor Regen ist im Angebot. Die Kinder wird es freuen, dass die Box des Bella Bikes individuell gestaltet werden kann. In Kopenhagen ist diese Form des Lastendreirads inzwischen recht verbreitet. Leider gibt es aber in Deutschland noch keinen Importeur für Bella Bikes.

Preis: ab ca. 1590€  
Gewicht: ca. 35 kg  
Zuladung: 100 kg + Fahrer  
Web: [www.bellabike.dk](http://www.bellabike.dk)  
Händler in Sachsen:  
leider keine.



Foto: BellaBike

Fahrradkuriere mit Lastenrad

Beim Fahrradkuriendienst „Im Nu“ in Dresden gehen in letzter Zeit immer öfter Aufträge ein, bei denen es mehr als die „klassischen“ kleinen Eilsendungen zu transportieren gibt. Einen Packen Aktenordner zum Beispiel. Bald war klar: Ein Lastenrad muss her. Mit ihrem roten Bullitt-Lastenflitzer haben die Kuriere inzwischen verschiedene größere Sendungen transportiert, von der volumenstarken Hutschachtel bis zur vierzig Kilogramm schweren Musikbox. „Mit den Boxen muss man natürlich schön vorsichtig fahren, aber es ging prima!“ sagt Jens Georgi, Fahrradkurier in Dresden. Die Reaktionen von Kunden und Kurieren sind positiv: „Man kann nicht ganz so fix durch den Verkehr schnicken, wie mit einem normalen Rad. An sich kommt man aber besser durch als mit dem Auto und das Fahrgefühl ist einfach super!“ findet Georgi. Man kann sagen, dass das Rad dem Bedarf von Kurieren am besten entspricht: Es ist eins der ganz schnellen Lastenräder. Georgi ist von dem Rad so überzeugt, dass er Räder dieses Typs ins Sortiment des angeschlossenen kleinen Fahrradladens „Wetterfest“ aufgenommen hat.

» [fahrradkurier-dresden.de](http://fahrradkurier-dresden.de)



Musikbox oder Hutschachtel: Kurier mit Bullitt Transportrad.

Foto: Im Nu Kurier





## DRESDEN

## Rückgang von Radunfällen in Dresden

Die Zahl der Verkehrsunfälle mit Beteiligung von Radfahren in Dresden ist 2010 im Vergleich zum Vorjahr zurückgegangen. Wie schon 2009 ist im letzten Jahr auf Dresdens Straßen kein Radfahrer ums Leben gekommen. Bemerkenswert ist der Umstand, dass der Anteil der Radunfälle nur 7 % aller Verkehrsunfälle ausmacht und darüber hinaus rückläufig ist. Radfahrer sind im Vergleich zu ihrem Verkehrsanteil (16 % aller Wege) nur selten in Unfälle verwickelt: Die steigende Präsenz des Radverkehrs im Straßenbild erhöht die Sicherheit jedes einzelnen Radfahrers. Fahren mehr Dresdner mit dem Rad, so ist mit einem weiteren Rückgang der Unfälle zu rechnen. Die Polizeidirektion Dresden führt die rückläufigen Unfallzahlen hingegen auf die Arbeit ihrer Fahrradgruppe zurück. Diese ist vorwiegend damit beschäftigt, leicht zu beanstandende Mängel und Verstöße bei Radfahrern aufzuspüren. Einen Zusammenhang zwischen der vermehrten

Ahndung solcher Verstöße – wie z.B. einer ungenügenden Lichtanlage oder dem Fahren bei rot – und den sinkenden Unfallzahlen herzustellen ist allerdings etwas zu kurz gegriffen. Vielmehr sollte man hier zunächst beachten, dass die Hauptschuldigen bei Unfällen mit Beteiligung von Radfahrern zu zwei Dritteln auf Seiten der motorisierten Verkehrsteilnehmer zu finden sind.

Technische Mängel und Rotlichtverstöße durch Radfahrer hingegen rangieren als Unfallursache bei der Gesamtzahl der Unfälle auf den hinteren Plätzen. Die meisten Unfälle wurden durch zu geringen Abstand und überhöhte Geschwindigkeiten verursacht. Um wirklich Einfluss auf das Unfallgeschehen zu nehmen, sollte die Polizei deshalb eher die Einhaltung elementarer Verkehrsregeln, wie die gegenseitige Rücksichtnahme kontrollieren, anstatt sich verfrüht auf die Schulter zu klopfen.

**Anne Jubeh**

## ADFC sucht Helfer für Fahrradstadtplan

### Mitmachen

Für die neue Auflage des Fahrradstadtplans wird unter fahrrad-spezifischen Gesichtspunkten die Wegequalität für das gesamte Stadtgebiet beurteilt. Dafür werden noch Helfer gesucht. Wer zwischen Mai und Ende Oktober an insgesamt zwei bis drei Wochenenden einen Ausschnitt des Dresdner Stadtgebiets begehen oder zu befahren kann, meldet sich bitte unter [fahrradstadtplan@adfc-dresden.de](mailto:fahrradstadtplan@adfc-dresden.de)

Nicht immer ist es einfach, eine optimale Route durch die Stadt zu finden, auf der man sich gut aufgehoben fühlt. Damit sowohl ruhige Nebenstrecken als auch schnelle Fahrrad-Direktverbin-

dungen kein Geheimwissen bleiben, bringt der ADFC gemeinsam mit der Stadt Dresden einen Fahrradstadtplan heraus. Neben dem Straßennetz sind die Wegequalität und Routenempfehlungen für Alltagsradfahrer eingezeichnet. Die letzte Auflage des Dresdner Fahrradstadtplans ist schon seit Jahren vergriffen. Im Frühjahr 2012 wird deshalb eine aktualisierte Neuauflage erscheinen.

## Widersinnig: Vier Autospuren + Pförtnerampel

Nach jahrelangem Hin und Her hat die Stadt Dresden erneut eine Planungsvariante zur Königsbrücker Straße vorgelegt. Variante 5 soll den Autoverkehr beschleunigen und verfügt über vier durchgängige Autospuren, was auch zulasten der Radwege geht. Sichere Linksabbiegemöglichkeiten sind nur an Katharinenstraße, Louisenstraße, Bischofsweg und Tannenstraße geplant. Direkt links abbiegen können Radfahrer bei der autofreundlichen Planungsvariante nirgends. Zwischen Albertplatz und Louisenstraße, Stauffenbergallee und Bischofsweg und jeweils in Höhe der Haltestellen wird bei der neuen Variante das Regellaß für Radfahrstreifen unterschritten. Neben den zu schmalen Radstreifen sollen auch die Autofahrspuren je Richtung statt 6,50 m Regellaß nur 6,00 m breit werden. Die engeren Fahrspuren führen dazu, dass Autos zum Radverkehr keinen ausreichenden Seitenabstand halten und ihn gefährden.

Für Straßen wie die Königsbrücker, die für den Radverkehr hohe Bedeutung haben, ist nach dem Stand der Technik (Empfehlungen für

Radverkehrsanlagen) eine Mindestbreite der Fahrradstreifen von 2,00 m vorgesehen, damit sich Radfahrer auch mal gegenseitig überholen können.

Vor etwa zehn Jahren war die Stadt mit dem vierspurigen Ausbau gescheitert, auch, weil sie nicht zeigen konnte, dass die Verkehrssicherheit auf der Straße gewährleistet sein würde. Völlig sinnlos ist der vierspurige Ausbau der Königsbrücker obendrein: Nicht die Königsbrücker Straße, sondern der Albertplatz ist das Nadelöhr auf dem Weg von Norden in die Innenstadt. Im Rahmen des Luftreinhalteplans soll mit einer „Pförtnerampel“ am Olbrichtplatz die Zahl der Autos begrenzt werden, die in die Straße einfahren. Mit großzügigen Radstreifen und nur einer Autospur je Richtung wäre das einfacher, billiger und nachhaltiger zu erreichen.

Statt erst die Straße überdimensioniert auszubauen und nachher den Autoverkehr mit einer teuren Ampelanlage auszusperren sollte die Stadt die Königsbrücker Straße in ihrer jetzigen Breite sanieren und die beiden Fahrspuren asphaltieren.

**Konrad Krause**

Blog zur Königsbrücker Straße:  
» [www.königsbrücker.de](http://www.königsbrücker.de)

## Endlich Parken vor dem ADFC-Laden

Und es werden immer mehr: Seit Mitte März stehen fünf neue Fahrradbügel vor der Geschäftsstelle des ADFC. Auf einer Fläche von etwa anderthalb Autos ist nun Platz für zehn Fahrräder.

Geschäftsinhaber oder Hausbesitzer haben oft das Problem, keine Parkplätze für Fahrräder anbieten zu können. Dafür gibt es beim ADFC Dresden ein Formular, mit dem man bei der Stadt die Aufstellung von Fahrradbügeln beantragen kann.



## ANZEIGE

### LEISTNER Radreisen

Tolle Angebote im Radkatalog 2011:

z.B.: 27.- 29.05. 2011	3 Tage radeln im Spreewald
11.- 17.07. 2011	Von Passau nach Wien
19.- 21.08. 2011	Radreise Müritz
24.- 25.09. 2011	Weinfest in Meißen

Weitere Radreisen findet Ihr im Katalog Rad- und Aktivreisen 2011 - Gleich anfordern -

Bosestr. 3  
08056 Zwickau  
Tel.: 0375/215368  
[www.radreisen-zwickau.de](http://www.radreisen-zwickau.de)  
[info@leistner-reisen.de](mailto:info@leistner-reisen.de)

### Termine

#### Regelmäßig:

- » Montagsradeln: ab 4. April montags 18.00 Uhr
- » Öffentliche Sitzung des Vorstands:  
1. Mittwoch im Monat, 19.00 Uhr, Geschäftsstelle
- » Critical Mass: letzter Freitag im Monat, 18.30 Uhr, an der Skaterbahn Lingnerallee

#### Einzeltermine:

- » ADFC-Stammtisch: 12.7./9.8./13.9.  
jeweils 20 Uhr, Ort: siehe Webseite und Aushang an der Geschäftsstelle
- » Fahrradcodierung: 22.6./13.7./27.7.  
jeweils 17.00-19.00 Uhr.

Weitere Termine finden Sie auf [www.adfc-dresden.de/termine](http://www.adfc-dresden.de/termine). Die Termine der Radtouren finden Sie auch im gedruckten Radtourenprogramm.

## DRESDEN

### Kontakt

ADFC Dresden e.V.  
Bischofsweg 38  
01099 Dresden

Tel.: 0351-501 39 15  
Fax: 0351-501 39 16

[info@adfc-dresden.de](mailto:info@adfc-dresden.de)  
[www.adfc-dresden.de](http://www.adfc-dresden.de)

Öffnungszeiten:  
Mo 10 – 14 Uhr  
Mi 15 – 19 Uhr



## Endlich: Brückenschluss im südlichen Auwald

Seit März 2011 ist der Probsteisteg, eine wichtige Verbindung zwischen Connewitz und Schleußig, nach rund anderthalb Jahren Bauzeit nun auch offiziell wieder frei gegeben. Rege genutzt wurde die kleine Brücke über die Pleiße jedoch schon einige Wochen bevor das recht schicke Geländer und graue Poller das Brückenbauwerk vollendeten. Denn der fehlende Probsteisteg bedeutete für Radfahrer und Fußgänger über einen langen Zeitraum unschöne Umwege, z. B. über den schlechten Radweg entlang des Schleußiger Weges.



**Februar 2011: Der Bedarf ist groß: der neue Probsteisteg noch ohne Geländer, aber freundlicherweise mit Lücke im Bauzaun an einem sonnigen Wochenende.**



**März 2011: Fertig, aber nur fast, denn die grauen Poller sind eine Gefahr.**

Grund für den Bauverzug von einem Jahr ist wohl eine insolvente Baufirma, aber man fragt sich, ob die Stadt bei einer fehlenden Autobrücke ohne Alternative für Autofahrer ebenfalls so lange Bauzeiten akzeptiert hätte. Die Freude über die Fertigstellung der Brücke ist allerdings leicht getrübt, denn die bereits erwähnten grauen Poller passen zwar optisch zum Geländer, sind aber für Radfahrer kreuzgefährlich, da sie bei zahlreichen Gelegenheiten nicht bzw. nicht rechtzeitig wahrgenommen werden (Nebel, Gegenlicht, in größeren Gruppen, bei Dunkelheit mit einfachem Dynamolicht). Hier besteht noch Ausbesserungsbedarf.

### Nachruf Jürgen Schleif

am 14. April 2011 ist plötzlich und unerwartet unser langjähriges, aktives Mitglied und beliebter Tourenleiter Jürgen Schleif verstorben. Wir werden ihn in bester Erinnerung behalten und sprechen seiner Familie unser Mitgefühl aus.  
Marianne Ramson – ADFC Leipzig

## Platz für die ganze Familie – Lastenfahrräder in Leipzig

Wer mit Kind, Hund oder halbem Hausrat unterwegs sein möchte, benötigt entsprechende Infrastruktur. Und so zeigt es sich in Leipzig täglich aufs Neue, welche ungeahnte Möglichkeiten im Bereich der Lastenfahrräder in dieser Stadt existieren. Von Marke „Eigenbau“ bis zum Fabrikrad erfreuen diese hilfreichen Gefährten so manches Leben. Ob im Clarapark das „Kaffeerad“, im Johannapark der „Getränkesservice“, im Rosenthal das „Eisrad“, der „Fahrrad-Lauti“ des Krisenherds oder das schlichte Lastenrad mit Platz für wahlweise bis zu vier Kindern oder acht

Getränkekästen zum selbst ausleihen und fahren von Rücktritt oder teilAuto, allen ist Eines gemeinsam: Sie erleichtern den Transport lebenswichtiger Güter und bereiten den Fahrern sehr viel Freude – wer es nicht glaubt, sollte einfach mal nach Leipzig kommen und ausprobieren.

Text und Fotos:  
**Alexander John**



**Aktentransport oder doch lieber warmes Essen auf Rädern? Alles auch gleichzeitig kein Problem! Nur auf die Ausschlusszeiten des Radverkehrs in den Einkaufsstraßen sollte geachtet werden.**



**Rollender Eisladen im Leipziger Rosenthal**

## Neuer Radverkehrsbeauftragter der Stadt Leipzig – Bürgersprechstunde

Mitte April hat der neue Radverkehrsbeauftragte der Stadt Leipzig, Jan Rickmeyer, seinen Dienst aufgenommen. Der Verkehrsingenieur ist der neue Ansprechpartner der Stadt Leipzig für interessierte Bürger und Vertreter der Verbände zu Fragen des Radverkehrs.



Zu seinen Aufgaben zählt auch die Fortsetzung der Bürgersprechstunde des Radverkehrsbeauftragten. Die Veranstaltungen finden jeden letzten Dienstag im Monat um 19 Uhr statt,

mit Ausnahme der Schulferien. In der Sprechstunde können Bürger Fragen zu Themen des Radverkehrs in Leipzig stellen. Die nächste Bürgersprechstunde des Radverkehrsbeauftragten findet am 28. Juni um 19 Uhr in der Grünwaldstr. 19 (Geschäftsstelle des ADFC-

Leipzig) statt. Fragen können auch zum neuen Radverkehrsentwicklungsplan gestellt werden. Interessierte Bürger sind zu dieser Sprechstunde herzlich eingeladen.

## Leipziger Notenrad ADFC Leipzig startet langjährige Kooperation



Am Anfang war es nur so eine Idee, doch mittlerweile hat sich die

Leipziger Notenspur nicht nur einen Namen gemacht, sondern auch richtig was auf die Beine gestellt. Einen weiten und steinigen politischen Weg hat der Notenspurverein hinter sich, besonders wenn bedacht wird, dass kaum eine Stadt so viele begnadete Komponisten hat(te) wie die Messestadt Leipzig und heute besonders durch die Jubiläen der Komponisten zu internationalem Interesse gelangt. Was liegt also näher, als alle diese Wirkungsstätten zu verbinden? Auf der rund 5,1 km langen Notenspur werden die wichtigsten Stationen der Leipziger Komponisten fußläufig miteinander verbunden. Metalleinlassungen in die Gehwege weisen auf die zahlreichen Komponisten hin und rücken deren Wirken in Leipzig ins Bewusstsein. Das Notenrad hat eine Länge von rund 36 km und verbindet die wichtigsten Stationen der Leipziger Komponisten mit dem Fahrrad. Es ist daher folgerichtig, dass hier der ADFC Leipzig als Kooperationspartner auftritt. Auftakt der Notenrad-Komponisten-Tour wird in diesem Jahr die Notenrad-Schumann-Tour am 18. September sein. Zur Hochzeit der Schumanns wird mit musikalischer Begleitung zunächst vom Schumann-Haus zum Gut Mölkau gefahren. Nach einem Konzert dort geht's zur Hochzeitskirche in Schönefeld.

„Mit dem Notenrad sprechen wir auch Menschen an, die sich nicht zuerst wegen der Musik

für das Projekt interessieren, sondern weil sie naturliebend, sportlich, umweltbewusst und kulturinteressiert sind“, so Werner Schneider, Initiator der Notenspur. Deshalb sind die Planungen für die nächsten Jahre bereits in vollem Gange. 2012 feiern Thomaskirche und Thomanerchor das 800. Jubiläum. Mit der Notenrad-Bach-Tour am 24. Juni 2012 werden als Höhepunkte das Rittergut Kleinzschocher (Uraufführungsort der Bauernkantate) und die Kirche in Störmthal (Abnahme der Hildebrandorgel durch J.S. Bach) der Tour angefahren. 2013 feiert Leipzig Richard Wagners 200. Geburtstag. Zum Abschluss der Wagner-Festwoche am 26. Mai führt die Notenrad-Wagner-Tour über Gohlis, den Richard-Wagner-Hain und den Elsterradweg zum Kulturgut Ermlitz.

„Der ADFC Leipzig freut sich sehr darüber, dass er jedes Jahr eine Notenrad-Komponisten-Tour begleiten kann“, so Alexander John, Vorsitzender des ADFC Leipzig: „Wir hoffen sehr, dass dadurch noch mehr Menschen auch ihre täglichen Wege mit dem Rad zurück legen, wenn sie erkennen, dass Radfahren glücklich macht.“

**Alexander John**

### Kontakt

ADFC Leipzig e.V.  
Grünwaldstr. 19,  
04103 Leipzig  
Tel.: 0341-22 54 03 13  
Fax: 0341-22 54 03 14  
info@adfc-leipzig.de  
www.adfc-leipzig.de

Geschäftszeit:  
Di u. Do 14 – 18 Uhr  
Treffen: jeden 2. und  
4. Di im Monat 18 Uhr

### Termine

- » 28.6.11 19 Uhr **Bürgersprechstunde des neuen Radverkehrsbeauftragten Jan Rickmeyer** im ADFC-Laden Grünwaldstr. 19
- » 12.7.11 18 Uhr **ADFC-Sommerfest** in der Wassermühle Dölitz
- » Jeden ersten Sonntag im Monat 11 Uhr **NeubürgerInnen Radtour** Treffpunkt: ADFC-Laden Grünwaldstraße 19
- » Jeden zweiten Dienstag im Monat 18 Uhr **Radlertreff mit Ausfahrt** Treffpunkt: ADFC-Laden Grünwaldstraße 19
- » Jeden ersten Montag im Monat 20 Uhr **ADFC-Stammtisch** in der „Kleinen Träumerei“ in der Münzgasse 7



## CHEMNITZ

## Kontakt

ADFC Chemnitz e. V.  
Geschäftsstelle u. Infoladen:  
Umweltzentrum  
Henriettenstr. 5  
09112 Chemnitz

Tel. u. Fax: 0371-90 31 32  
gs@adfc.in-chemnitz.de  
www.adfc-chemnitz.de

Öffnungszeiten:  
Mo 14.30 – 18.30 Uhr  
Do 9 – 12 Uhr

## Aussicht auf grünen Promenadenring

Der derzeitige Zustand der mitten durch das Zentrum verlaufenden Theaterstraße ist aus stadtplanerischer Sicht katastrophal: Durch vier bis sechs Fahrspuren, Geländer und mittig angeordnete Parkplätze stellt sie eine enorme Barriere zwischen reizvollen Teilen der Innenstadt dar.

Die Straße trennt den inneren Chemnitzer Ring mit Rathaus, Markt und Rosenhof vom Ufer der Chemnitz und dem dicht besiedelten Kaßberg. Auf einer Länge von 300 Metern gibt es zwischen Falkeplatz und Getreidemarkt bisher keine Quermöglichkeiten – obwohl dort selbst zu Spitzenzeiten nur 1.300 Kfz in der Stunde unterwegs sind.

Der Verkehrsbund Mittelsachsen (VMS) plant den Ausbau der Straßenbahnstrecke nach Limbach-Oberfrohna mit Verlauf über die Theaterstraße, was Anlass für den Umbau des gesamten Straßenzuges bietet: „Wenn der VMS die Schienen in der Innenstadt anpackt, müssen wir mitziehen“, sagt Baubürgermeisterin Petra Wessler. Teil der nun erstmals öffentlich vorgestellten Verkehrsplanungen ist, die Theaterstraße zu erneuern und zu begrünen. Dabei sollen zwei Autospuren wegfallen und Radstreifen entstehen: „Im Überangebot an breiten Straßen steckt ein Riesenpotential für mehr Aufenthaltsqualität. Dafür muss man niemandem etwas wegnehmen“, so Verkehrsplaner Dirk Bräuer.

Um zukunftsfähig zu bleiben, muss die Stadt Chemnitz in den nächsten Jahren einen enor-

men Transformationsprozess durchlaufen. Was andere deutsche Städte in den letzten 20 Jahren in puncto nachhaltige Mobilität in Angriff genommen haben, hat in Chemnitz bisher kaum stattgefunden. So sind beim Umbau der Zentralhaltestelle und der angrenzenden Verkehrsadern vor rund 10 Jahren Radfahrer nicht ernsthaft berücksichtigt worden. Der ÖPNV erreicht nur langsam eine ausreichende Qualität. Vor allem Autofahrer galten bis jetzt als Mittelpunkt der Chemnitzer Verkehrspolitik – schade für den Großteil der Bevölkerung, der kein Auto besitzt. Doch mit den Umbauplänen auf dem Chemnitzer Innenstadtring zielt die Stadt in die richtige Richtung. Dirk Bräuers Vision vom grünen Teppich zwischen Falkeplatz und Kaßbergauffahrt greift einen wichtigen Gedanken auf: Einwohner entscheiden sich nur dann für stadtverträgliche Mobilität, wenn ihnen dazu möglichst wenige Hürden in den Weg gestellt werden. Das heißt konkret: Verkehrsplanung muss Fußgänger, Radfahrer und den ÖPNV priorisieren, damit diese Verkehrsformen gegenüber dem Autofahren konkurrenzfähig bleiben. So werden unnötige Autofahrten vermieden, was wiederum dem Stadtklima zu Gute kommt und Raum für weitere Verbesserungen gibt. Auf diese Weise greift eins ins Andere – wenn nur jemand den Anfang macht! Mit ihren Planungen ist die Stadt dazu auf dem richtigen Weg.

Franz-Richard Kunze

## Radtourenprogramm 2011

Das Tourenprogramm ist in der Geschäftsstelle des ADFC in Chemnitz, bei vielen Chemnitzer Fahrradhändlern und einigen Bürgerservicestellen erhältlich.

www.adfc-chemnitz.de

Der ADFC Chemnitz bietet in der Saison 2011 mit 70 Feierabend- und Tagestouren sein bisher umfangreichstes Radtourenprogramm an. Damit jeder Teilnehmer weiß, was auf ihn zukommt, enthält es Angaben zu Streckenlänge, Streckenprofil und geplantem Tempo. Die Touren führen von Chemnitz aus in die nähere und fernere Umgebung. Im Programm enthalten sind sowohl 18 beliebte „Klassiker“ wie „Auf den Fichtelberg“ oder die „Mittwochs-Feierabendtouren im



August“, aber auch 13 neue Angebote, so z.B. die Fahrt „Zum König- Friedrich-August- Turm bei Geringswalde“. Es gibt sowohl sportliche Herausforderungen,

wenn es z.B. „Auf den Auersberg“ hinauf geht, genauso aber auch gemütliche Familientouren, z.B. das „Genussradeln im Juli“. Der Unkostenbeitrag für die Teilnahme an einer Tour beträgt 2 €, bei Touren bis 50 km 1 €. Für ADFC-Mitglieder ist die Teilnahme kostenlos.

Jens-Ulrich Groß



Hallo, Hier ein Foto meines Wanderer. Leider nicht in top gepflegten Zustand.

Gruß Martin  
(Martin Wolf, per E-Mail)

Hallo liebe Reflektoren, als aufmerksamer Leser Eurer Zeitschrift ist mir doch letztes der „Letzte Aufruf“ aufgefallen. Anbei deshalb ein paar Bilder vom letzten Jahr aus der Dessauer Weltkulturerbelandschaft. Wir sind „Diamant“-Freunde und Sammler. Auch aus diesem Grunde wäre das Buch ja nicht übel,



obwohl ich es rein preis/leistungsmäßig als nicht so überragend bezeichnen muß (ich hatte es mir schon ausgeliehen). In diesem, und in jedem anderen rädlichen Sinne, herzliche Grüße aus der Bauhausstadt

Walter Schaller

Hallo, ich hab meinen liebsten Drahtesel von meinem Gesangslehrer bekommen, ein netter Herr namens Heller. Daher auch der Name des Radls „Highway to Heller“. Das Rad stammt angeblich von seinem Vater – ist also angeblich in den 50ern gebaut worden. Tolles Diamant, von



Das Reflektor-Gewinnspiel „Tausche Buch gegen Bild“ hat Sigrid Unterstab aus Dresden gewonnen. Sie bekommt das Jubiläumsbuch „125 Jahre Diamant“ im Wert von 59,90 €. Herzlichen Glückwunsch. Vielen Dank auch allen anderen Einsendern.

meinen vielen Rädern mein liebstes. Und es fährt und fährt und ...

Grüße – Christiane.  
(Christiane Gloger)



Baujahr und Alter der abgebildeten Personen 32, beide im Original zu sehen und erhalten. Wobei Baujahr 32 von Berufswegen ein 26 Zoll „Wanderer“ ist und Alter 32, „Gärtner“. Also beide umweltfreundlich, naturverbunden, bodenständig.

Liebe Grüße, Enrico

Die Abgebildeten sind beide um die 50 Jahre, sächsischer Produktion, leicht ramponiert, tun aber noch ihren Dienst bzw. hoffen das Rentenalter zu erreichen.



Sagen wir mal, zwei in die Jahre gekommene edel-Steine, ein Diamantfahrrad und ein oberlausitzer Granitschädel.

Liebe Grüße  
Mario Engelbarth, Dresden



Hallo, mit dem beigefügten Bild – ergänzt u.a. um den Schriftzug WIR TRAUEN UNS – haben wir zu unserer Hochzeit zu HIMMELFAHRT 2009 eingeladen. Es zeigt uns auf meinem 26er Wanderer-Fahrrad (mit Bosch-Beleuchtung) vor der Leipziger Skyline. Das Fahrrad ist mir bei einer Spermiellaktion kurz nach der



Wende zugelaufen und bekam u.a. eine neue Bereifung spendiert.

Viele Grüße  
(inzwischen aus Frankfurt am Main)  
Eike + Elisabeth Schulz

Sehr geehrte Damen und Herren, liebe Fahrradfreunde, anbei sende ich Ihnen mein Foto für das Gewinnspiel „Tausche Buch gegen Bild“. Das Foto trägt den Titel „Radfahrer haben nichts zu verlieren als ihre Ketten!“. Aufgenommen wurde das Foto im Flur des Raskolnikoffs in Dresden. Mein Fahrrad ist bis auf wenige Details ein Original Diamant-Fahrrad. Mit freundlichen Grüßen  
Sigrid Unterstab

Hallo, mein Rad ist ursprünglich ein um 1960 gebautes

Diamant Rennsportrad. Als ich es in den 80iger Jahren bekommen habe war es noch silbergrau. Bei der Firma Fahrradlindner in Burgstädt erhielt es die jetzige Farbgebung. Einige Modernisierungsumbauten habe ich im Laufe der Zeit vorgenommen. Durch den Diamantrahmen ist das Rad auch relativ leicht und stabil. Wir waren zusammen schon viel unterwegs u.a. bei einigen Fahrradtreffen, bei „Sachsen fährt ab“, bei der Regenbogenfahrt und sogar in Amerika (s. Bild 2). Selten hat es mich im Stich gelassen, 1–2 Reifenpannen und 1x Tretkurbel abgebrochen, sonst lief es wie eine „1“. Selbst Uta Bresan und René Kindermann haben wir bei „Sachsen fährt ab“ abgehängt.



Übrigens, ich wollte der letzte Einsender sein. Hoffentlich hat es geklappt.

Jörg Hain, Burgstädt  
(gesendet per E-Mail am  
31.3.2011, 23:56 Uhr)



## Von Altenberg nach Zwochau

Mit Semesterticket und Rad quer durch Sachsen

Aufs Rad und dann ab in die Natur! So manchem wird dieser spontane Gedanke angesichts des beginnenden Sommers in den Sinn kommen. Wer in einer der drei sächsischen Großstädte wohnt, braucht jedoch selbst mit dem Fahrrad unter Umständen eine Weile, bis er wirklich in der Natur ist. Wie gut, dass es die Bahn gibt! Doch erst mal auf dem Bahnhof angekommen beginnt die Suche nach dem richtigen Fahrschein. Für Studenten, die mit einem Semesterticket versorgt sind, ist die Frage nach dem Zusatzbeitrag fürs Rad oft umso schwieriger.

### Mehr Informationen:

- » [www.studentenwerk-leipzig.de/service/mobil-leipzig](http://www.studentenwerk-leipzig.de/service/mobil-leipzig)
- » [www.stura.tu-chemnitz.de/referate/agv/semesterticket.html](http://www.stura.tu-chemnitz.de/referate/agv/semesterticket.html)
- » [www.stura.tu-dresden.de/semesterticket](http://www.stura.tu-dresden.de/semesterticket)

In Leipzig können sich Studenten der meisten Hochschulen entscheiden, ob sie eines der beiden Semestertickets in Anspruch nehmen wollen oder nicht. Mit einem gültigen Studiausweis mit dem Aufdruck „SB“, einem Semesterticket für den Stadtbereich Leipzig oder einem für das LVB-Netz können Fahrräder in Bussen und Bahnen der LVB zwischen 19 und 5 Uhr kostenlos mitgenommen werden, sofern Platz ist. Wer hier zu anderen Zeiten ein Rad mitnehmen möchte, muss eine „Einzelfahrkarte Kind“ (1,00 €) lösen. Studenten der HTWK und der Hochschule für Telekommunikation haben automatisch ein MDV-Vollticket und können ihr Fahrrad in den Nahverkehrszügen im MDV ohne zeitliche Einschränkung mitnehmen. In Bahnen und Bussen der LVB müssen Besitzer dieses Tickets für ihr Rad zwischen 5 und 19 Uhr aber ebenfalls eine „Einzelfahrkarte Kind“ lösen.

### Sachsenweites Semesterticket

Studenten an den Universitäten Dresden und Chemnitz genießen seit jeher ein Semesterticket zu einem günstigen Preis. Bis vor kurzem konnten die Chemnitzer Studenten die Kernzone 13 des Verkehrsverbundes Mittelsachsen (VMS) und die Dresdner den riesigen Raum des Verkehrsverbunds Oberelbe (VVO) ohne weitere Kosten mit Bus und Bahn erreichen. Doch kürzlich wurde in beiden Städten außerdem das „Sachsenweite Semesterticket“ eingeführt. Dresdner und Chemnitzer Studenten sind nun in ganz



**Die Fahrradmitnahme in der Bahn erfreut sich großer Beliebtheit. Deshalb empfiehlt es sich, manche Strecken mit Bahn und Rad am Wochenende zu meiden.**

Foto: Konrad Krause

Sachsen ohne zusätzliche Fahrscheine mit Regionalzügen mobil. Zur Erkundung des Landes bietet sich das Semesterticket geradezu an und wer ein bisschen herumkommt, profitiert davon schon nach wenigen Zugfahrten. Doch was ist, wenn man ein Fahrrad mitnehmen will?

In Chemnitz war das seit jeher einfach: Fahrräder können im gesamten VMS ohne Aufpreis mitgenommen werden. Das gilt auch mit dem Semesterticket im erweiterten Gültigkeitsbereich des VMS, also etwa im Gebiet zwischen Freiberg und Zwickau sowie zwischen der Tschechischen Grenze und Mittweida. Wollen die Chemnitzer mit Rad und Bahn innerhalb Sachsens aus dem VMS herausfahren (oder in ihn hinein), so ist eine Fahrrad-Tageskarte der Deutschen Bahn im Regionalverkehr für derzeit 4,50 € zu erwerben.

Innerhalb des VVO gestaltet sich die Sache ein Stück schwieriger. In S-Bahnen und Regional-

zügen kann man mit dem Semesterticket nur wochentags zwischen 19 und 4 Uhr kostenlos ein Fahrrad mitnehmen. Busse und Straßenbahnen nehmen Fahrräder an allen Tagen zwischen 19 und 4 Uhr kostenlos mit. Wer zu anderen Zeiten innerhalb des VVO ein Fahrrad mitnehmen möchte, muss für eine Zone einen ermäßigten Fahrschein lösen (1,40 €), ein ermäßigter Fahrschein über zwei Zonen (2,60 €) gilt für den ganzen VVO. Beide Fahrscheine gelten innerhalb ihres Geltungsbereiches den ganzen Tag lang. Auf den Elbfähren des VVO können Fahrräder kostenlos mit aufs Semesterticket genommen werden.

Für alle Fahrten über den jeweiligen Verkehrsverbund des Semestertickets hinaus – hier gilt das Sachsenweite Semesterticket grundsätzlich nur in Regionalzügen – muss die einen Tag lang gültige Fahrradkarte der Deutschen Bahn erworben werden. Sollte sich die Fahrt komplett in einem anderen Verkehrsverbund abspielen, so ist bei kurzen Fahrten allerdings zu überlegen, ob ein Fahrschein dieses Verbundes günstiger ist als eine DB-Fahrradkarte. Wer über Sachsen hinaus mit Fahrrad in Nahverkehrszügen unterwegs ist, dem genügt auch hier die DB-Fahrradkarte. Dabei ist zusätzlich zu beachten, dass zusätzlich die reguläre Fahrkarte zwischen erstem oder letztem Halt innerhalb Sachsens (vor bzw. nach der Sächsischen Grenze) und dem Anfangs- bzw.

Zielort gekauft werden muss. Auch in Privaten Eisenbahngesellschaften gilt das Sächsische Semesterticket. In fast allen kann man sein Rad kostenlos mitnehmen.

### Studium der Tarifsysteme

Bei der Kombination von Fahrrad und Semesterticket gibt es offenbar viel zu beachten. Wer weder zu viel zahlen noch schwarzfahren will, muss sich mit einem wahren Löcherkäse an Regeln vertraut machen. Neben dem eigentlichen Studium ist damit ein privates Studium der Semesterticketregeln unerlässlich. Es bleibt ein Rätsel, warum es in Sachsen sechs Verkehrsverbünde mit völlig unterschiedlichen Tarifsystemen gibt. Durch einen Blick zum Nachbarn wird offenbar, dass innerhalb eines Bundeslandes die Mitnahme von Fahrrädern auch einheitlich lösbar ist: Berlin und Brandenburg haben mit dem gemeinsamen VBB den flächenmäßig größten Verkehrsverbund in Deutschland. Es bleibt zu hoffen, dass auch in Sachsen der öffentliche Verkehr weiter vereinfacht wird, nachdem in den letzten beiden Jahrzehnten die Verkehrsverbünde gegründet wurden.

Die Fahrrad-Weltstadt Kopenhagen zeigt, dass es noch einfacher geht als in Berlin und Brandenburg. Dort werden seit diesem Jahr Fahrräder in allen S-Bahnen kostenlos transportiert.

**Franz-Richard Kunze**

### Fahrradmitnahme in den Verkehrsverbünden in Sachsen

VMS:	kostenlos
VVV:	kostenlos
MDV:	kostenlos in Nahverkehrszügen
ZVNL:	kostenlos in Nahverkehrszügen
ZVON:	nicht kostenlos
VVO:	nicht kostenlos

### ANZEIGE

## QUICK-LOCK3

Neues Aufhängesystem für Fahrradtaschen

5 Jahre Garantie  
Made in Germany  
[www.ortlieb.com](http://www.ortlieb.com)

glatte Taschenrückseite frei von Haken

einfaches & schnelles Einhängen und Abnehmen

höhen- & neigungsverstellbare Aufnahmeschiene verbleibt am Gepäckträger

Office-Bag QL3    Downtown QL3

**ORTLIEB** WATERPROOF



# Sicher Radfahren in freigegebenen Einbahnstraßen

Freigegebene Einbahnstraßen haben viele Vorteile: Sie schließen nicht nur Lücken im Radverkehrsnetz. Noch dazu ersparen sie den Radfahrern Umwege und machen dadurch das Fahrrad als Verkehrsmittel attraktiver. Geöffnete Einbahnstraßen erhöhen sogar die Sicherheit der Fußgänger, weil sie dafür sorgen, dass weniger Radfahrer illegal auf dem Gehweg fahren. In solchen Einbahnstraßen, die für den Radverkehr in Gegenrichtung freigegeben sind, kann es gelegentlich auch mal etwas eng werden. Dann tritt die Frage auf: Wer hat hier eigentlich Vorfahrt?



Freigegebene Einbahnstraßen: Wer hat hier eigentlich Vorfahrt? Foto: Konrad Krause

Bei vorübergehenden Hindernissen ist die Situation klar: „Wer an einer Fahrbahnverengung, einem Hindernis auf der Fahrbahn oder einem haltenden Fahrzeug links vorbeifahren will, muss entgegenkommende Fahrzeuge durchfahren lassen“ (§6 StVO). Es hat jener Verkehrsteilnehmer Vorrang, dessen Fahrbahnseite frei ist.

Immer wieder reicht der Platz zum Begegnen nicht aus. Oft ist die Fahrbahn durch parkende Autos durchgehend verengt. Weil es sich hierbei nicht um ein einzelnes Hindernis handelt, an dem einer der beiden Beteiligten links vorbeifahren kann, ist auch keiner der beiden automatisch

zum Warten verpflichtet. Dennoch meinen manche Autofahrer, sie hätten in einer solchen Einbahnstraße Anspruch auf bessere Rechte, zum Beispiel weil sie mehr Platz brauchen. Oder weil sie dem Einbahnstraßenpfeil folgen, während Radfahrer die Einbahnstraße nur „ausnahmsweise“ benutzen dürfen. Das ist ein Irrtum.

Nach welchem Prinzip funktioniert denn nun bei solchen Engstellen das Vorfahrtsrecht? Laut StVO muss an solchen Stellen derjenige Platz machen, dem es geringere Mühe macht. Das kann der Radfahrer sein, dessen Fahrzeug in der Regel leichter zur Seite geschoben werden kann. Es kann aber auch der Autofahrer sein, der vielleicht nur ein kurzes Stückchen zurücksetzen muss. Eine feste Regel, die über die gegenseitige Rücksicht (§1 StVO) in der konkreten Situation hinaus gilt, gibt es für solche Situationen nicht.

Auch bei der Rechts-vor-Links-Regelung in freigegebenen Einbahnstraßen treten immer wieder Unsicherheiten bei Rad- und Autofahrern auf. Radfahrer haben ebenso wie Autofahrer Vorfahrt, wenn sie in einer von Rechts kommenden freigegebenen Einbahnstraße fahren. Dennoch sollte man als Radfahrer aufmerksam sein und daran denken, dass wartepflichtige Verkehrsteilnehmer möglicherweise nicht mit Radfahrern aus dieser Richtung der Einbahnstraße rechnen.

Nicht selten parken auch in engen Einbahnstraßen Autos am Straßenrand. Häufig sind Einbahnstraßen erst deshalb so eng, sodass es überhaupt zu Konflikten unter den Verkehrsteilnehmern kommt. Das sollte aber keineswegs ein Anlass sein, mit dem Fahrrad immer möglichst nah an parkenden Autos entlang zu schrammen. Öffnet sich eine Tür eines dieser Autos, so ist das für den Radfahrer nicht nur schmerzhaft: War der Abstand zu gering, so trägt der Radfahrer im Fall des Zusammenstoßes sehr wahrscheinlich auch eine Mitschuld am Unfall. Zahlreichen Urteilen zufolge sind Radfahrer dazu verpflichtet, zu parkenden Autos einen Abstand von 1,00m bis 1,50m einzuhalten.

# Schlechte Wegoberflächen auf Radfernwegen

**Elberadweg: Materialfehler und Hochwasser**

Radtouristen müssen sich auf dem Elberadweg im Bereich Vockerode auf einer Länge von etwa 6 km auf einiges Gerüttel einstellen. Die ehemals gute Oberfläche des Radweges auf dem Deich ist zwischen Vockerode und dem Waldrand infolge eines Materialfehlers massiv zerstört: aus dem festen sog. Ökomaterial ist loser Sand geworden, und ein Rechtsstreit über die Zuständigkeit verhindert eine rasche Sanierung. Auf einem kurzen Abschnitt konnte eine Umleitung eingerichtet werden.

Im weiteren Verlauf bis zum Forsthaus Leiner Berg hat das Hochwasser vom Januar 2011 den sandgeschlammten Weg stellenweise ausgewaschen und lockeren Grobkies hinterlassen. Auf diese Gefahr weist inzwischen ein Schild „Straßenschäden“ hin. Nach den ersten Beschwerden sollen diese Gefahrenstellen noch in diesem Jahr behoben werden.

**Saaleradweg: Frisch geschottert**

Auf dem Saaleradweg in Merseburg ärgert man sich von Süden kommend zuerst über Tiefsand und kann anschließend ebenfalls über grobe lockere Kiesel fahren, die hier allerdings – zumindest für diejenigen, die sich das ausgedacht haben – als Wegsanierung gelten. Radfahrer

sehen das anders und hoffen auf das nächste leichte Hochwasser, das die Kiesel fortspült und dann hoffentlich wieder eine glatte Oberfläche zurück lässt.

**Am falschen Ende gespart**

Beide Beispiele verdeutlichen, dass beim Radwegebau oft an der falschen Stelle gespart wurde. Aus Naturschutz- oder anderen Gründen kommen immer wieder auch in Überflutungsgebieten sandgeschlammte Oberflächen zur Anwendung, die nach jedem Hochwasser neu hergestellt werden müssen. Das ist weder nachhaltig noch ökologisch noch finanziell sinnvoll und man fragt sich, wann diese Erkenntnis an den entscheidenden Stellen ankommt.

Die gezeigten Beispiele stammen zwar aus Sachsen-Anhalt, aber auch an Flussradwegen in Sachsen gibt es zahlreiche Abschnitte, die einem Hochwasser nicht standhalten. Und auch in Sachsen gilt: Wer beim Radwegebau am falschen Ende spart, bezahlt am Ende meistens drauf.



Beschwerliches Vorankommen: An der Saale hellem Strande... Foto: Antje Böttcher

Antje Böttcher

## Beitrittsformular Ich möchte ADFC-Mitglied werden.

Vorname, Nachname

Geburtsjahr

Straße, Hausnummer

Postleitzahl, Ort

Telefon

E-Mail

Ich trete bei als

☐ **Einzelmittglied** (Jahresbeitrag 46 Euro.)

☐ **Familien-/Haushaltsmitglied** mit folgenden Personen, die mit mir in einem Haushalt wohnen:

Namen und Geburtsjahr

(Jahresbeitrag 58 Euro.)

☐ **Fördermitglied**

Haben Sie Fragen oder wünschen Sie erst weitere Informationen, mailen Sie an [mitgliederbetreuung@adfc-sachsen.de](mailto:mitgliederbetreuung@adfc-sachsen.de).

- Als ADFC-Mitglied erhalten Sie
- » **Private Verkehrs-Haftpflichtversicherung** (für Rad, Fuß und Bus/Bahn, bis 1 Mio. €, 500€ Selbstbeteiligung)
  - » **Verkehrs-Rechtsschutzversicherung** (für Rad, Fuß und Bus/Bahn, bis 0,25 Mio. €, 300€ Selbstbeteiligung)
  - » Zeitschriften **Reflektor** und **Radwelt** kostenlos
  - » Leistungen der Mitgliedsverbände der **European Cyclists' Federation** (ECF)
  - » **Rabatte** bei vielen Angeboten des ADFC und bei der Fahrrad-Diebstahlversicherung (Bike-Assekuranz)



## Der Schweinehund auf meinem Rad

24 Stunden auf dem Rad – das sind 24 Stunden, um endlich mal seine Ruhe zu haben. Gedanken nachhängen, Landschaft genießen, abschalten. So gesehen sind die zwei sächsischen 24-Stunden-Rad-Marathons Fichkona und Elbspitze reiner Luxus. Man möchte glatt mitmachen – wenn da nicht dieser Schweinehund wäre. Von Yvonne Kaden.

### Müde Beine an der Ostsee

#### Fichkona: Vom Fichtelberg bis ans Kap Arkona

Seit: 1998  
Strecke: 601 Kilometer in 24 h  
Höhenmeter: ca. 2800  
Streckenrekord: 19 h 25 min  
Startplätze: 180  
Alter der Teilnehmer: 20 bis 71 Jahre  
Nächste Termine: 25.-26. Juni 2011 und 23.-24. Juni 2012  
» [www.fichkona.com](http://www.fichkona.com)

#### Fichkona – Wahnsinnsritt im Osten

Mit dem Trabi brauchte man früher um die zehn Stunden bis an die Ostsee. Die Schnellsten aus dem Fichkona-Tross brauchen reichlich 19 Stunden. Sie fahren mit dem Rennrad und sind im Schnitt 33 Kilometer pro Stunde schnell. Das ist aber nur die Spitzengruppe. „Die Meisten schaffen die Strecke in knapp 24 Stunden“, sagt Olaf Schau. Er hat vor 13 Jahren Fichkona ins Leben gerufen. „Mein Baby“, wie er zärtlich nennt, was für andere ein Monsterrennen ist – der längste deutsche Radmarathon vom Fichtelberg bis ans Kap Arkona. Das heißt 601 Kilometer nonstop, von sieben Pausen für Nahrungsaufnahmen mal abgesehen.

#### Kopfkino vom Feinsten

Wer so etwas macht? Laut Olaf Schau sind es Leute wie du und ich. Studenten, Elektriker, Steuerberater, Ärzte, Ruheständler. Keiner ist Sportler von Beruf. Extrem und radverrückt müssen die Fahrer trotzdem sein. Schließlich kann man zwei bis drei Tage nach dem Rennen

„Ich dachte: einen Tag und eine Nacht durchfahren, das schaffst du nie. Dann hab ich trainiert, bin angetreten und habe es gepackt. Ich bin jetzt drei Mal mitgefahren und jedes Mal bekomme ich einen Motivationsschub, der ein ganzes Jahr reicht.“

Mandy Weigelt (40 Jahre, Wolkenstein)

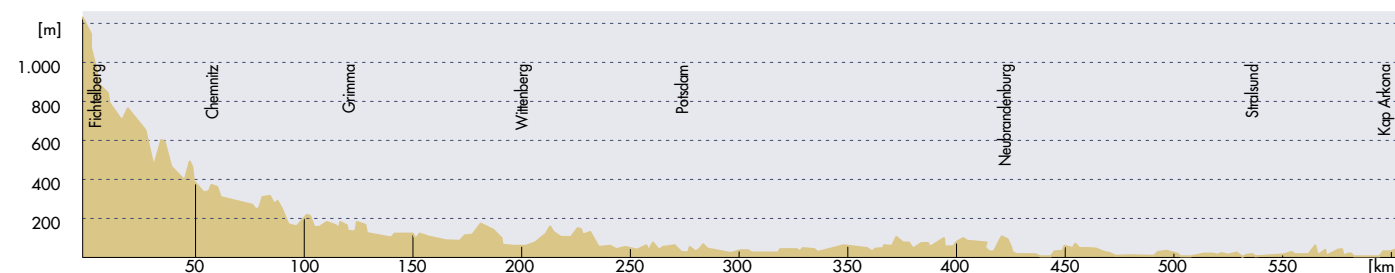


keine Treppe schmerzfrei steigen. Olaf Schau dazu: „Dafür schwebt man mental eine Woche lang einen Meter über dem Boden.“ Fichkona sei etwas, das man in dieser Gesellschaft mache, wenn man ein kalkulierbares und zu bewältigendes

Abenteuer suche. Dieses Jahr brechen wieder 180 Abenteuerlustige auf.

#### Riesenbaby

Dass seine Schnapsidee einmal so ein Ausmaß annimmt, konnte der 41-jährige Fichkona-Gründer 1998 nicht ahnen. Damals sammelte er ein paar Bekannte um sich. Gemeinsam wollten sie probieren, ob die Distanz an einem Tag und einer Nacht überhaupt zu schaffen ist. Seitdem ist das Rennen Jahr für Jahr größer und professioneller geworden. Mit 180 Fahrern ist seit vier Jahren die Grenze dessen erreicht, was Olaf Schau und seine 45 ehrenamtlichen Helfer leisten wollen. Viele von ihnen stecken zwei Monate vor dem Rennen jede freie Minute in die Vorbereitung. Neben Verpflegung und Unterkunft muss die Genehmigung der Strecke und die Organisation von Preisen in die Hand genommen werden. Außerdem muss Olaf Schau jedes Jahr daran denken, den Imbiss am Kap Arkona rechtzeitig zu informieren – der muss schließlich schon 6 Uhr öffnen, wenn die ersten Fahrer durchs Ziel fahren.



### Bis die Milchsäure aus den Muskeln tropft

#### Elbspitze – Extremtour durch Europa

„Ich denke nicht ans Hinschmeißen, ich denke nur ans Finishen.“ Was manche wie ein Mantel beten, um es mit dem Rad bis auf Arbeit zu schaffen, ist für Alexander Steiner eine Lebens Einstellung. Der 34-jährige Olbernhauer ist einer von vier Organisatoren des härtesten Eintages-Marathons in Europa – der Elbspitze. Ihn langweilen flache Strecken, er braucht die Berge. Deswegen ist er auf die Idee gekommen, mit Freunden über Nacht in die Alpen zu fahren – auf dem Rad. 2011 schon zum dritten Mal. Sie fahren über 650 Kilometer in den Süden und erklimmen anschließend einen schweren Alpenanstieg. Die Durchschnittsgeschwindigkeit beträgt 30 Kilometer in der Stunde. Wertungstrikots setzen der Elbspitze das Sahnehäubchen auf: An den Bergen Mitteleuropas kämpfen die Fahrer um Bergpunkte, es gibt Gesamtsieger in drei Altersklassen, außerdem wird der aktivste Fahrer gekürt.

#### Am Berg stirbt jeder allein

Im ersten Jahr waren es sieben, im zweiten schon 14 und dieses Jahr werden es 40 Rennradfahrer sein, die sich an der Elbspitze versuchen. Gestartet wird immer im Morgengrauen an der Frauenkirche in Dresden. Dann geht es hauptsächlich über Bundesstraßen ins Erzgebirge, durch den Bayerischen Wald in die Alpen. Bis dort hin bleibt das Feld zusammen, die letzten 80 Kilometer ist jeder auf sich alleine gestellt.

#### Motivation aus Pasta

„Bei aller Härte ist uns das familiäre Flair des Rennens wichtig“, sagt Alexander Steiner und meint damit das zwölfköpfige Helferteam. In den 30-minütigen Pausen aller drei bis vier Stunden reichen Eltern und Freunde der Organisatoren selbst Gekochtes und motivieren die Fahrer. Mentaler und physischer Höhepunkt: die Pastaparty gegen Mitternacht. Die Fahrer sind sich einig: „Danach ist wieder richtig Tinte auf dem Füller.“ Gut so, denn die größte Herausforderung steht dann noch bevor: der Schlussanstieg, der jedes Jahr ein anderer ist: Nach der Edelweißspitze und dem Stilsfer Joch ist 2011 das Timmelsjoch, ein Grenzpass zwischen Österreich und Italien, das Ziel.

„Wenn man sich so ein außergewöhnliches Ziel in den Kopf gesetzt hat, verändern sich viele Dinge. Man lebt auf das Ereignis hin, was man nur mit wenigen Menschen teilt, und man kann auch nicht von seiner Umwelt erwarten, dass sie dafür großes Verständnis aufbringt. Am Ziel der Elbspitze 2010 hatten wir drei Senioren vom SV Elbland Coswig-Meißen tatsächlich das Gefühl, die biologische Uhr um einiges zurückgedreht zu haben.“

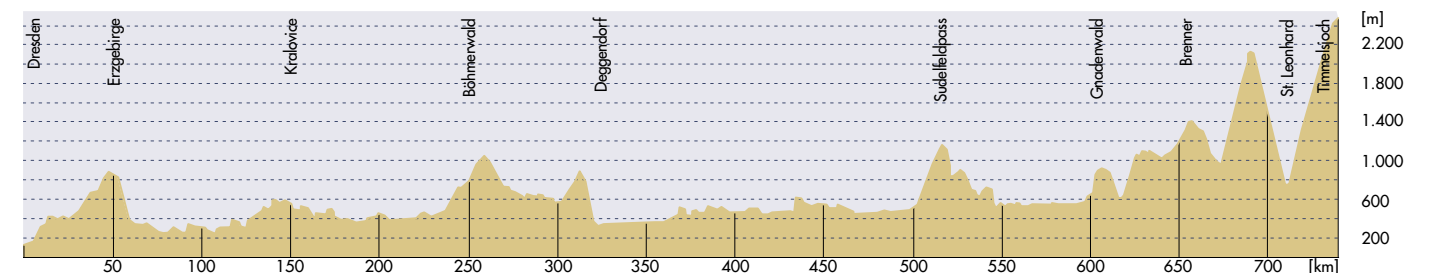
Rolf Baum (57 Jahre, Coswig)



#### Elbspitze: Vom Elbufer bis zum Timmelsjoch

Seit: 2009  
Strecke 2011: 740 Kilometer in 24 h  
Höhenmeter 2011: 10.700  
Startplätze: 40  
Alter der Teilnehmer 2010: 19 bis 56 Jahre  
Nächster Termin: 1.-2. Juli 2011  
» [www.elbspitze.de](http://www.elbspitze.de)

Fotos: Olaf Schau und Alexander Steiner,  
Streckenprofile: Susanne Krause





## Kontakte:

### Landesgeschäftsstelle ADFC Sachsen e.V.

Bischofsweg 38, 01099 Dresden  
Tel.: 0351-501 39 15  
Fax: 0351-501 39 16  
www.adfc-sachsen.de  
info@adfc-sachsen.de  
Öffnungszeiten:  
Mo 10 – 14 Uhr, Mi 15 – 19 Uhr

### Bett & Bike Sachsen

Antje Böttcher,  
Grünwaldstr. 19, 04103 Leipzig  
Tel.: 0341-215 55 45  
bettundbike@adfc-sachsen.de  
www.bettundbike.de

## Unsere Förder- mitglieder:

- » dresden-central Gästewohnungen  
Seminarstr. 26, 01067 Dresden  
www.dresden-central.de
- » Stephan Kühn MdB (Grüne)  
Wettiner Platz 10, 01067 Dresden  
www.stephankuehn.com
- » AugustusTours  
Turnerweg 6, 01097 Dresden  
www.augustustours.de
- » Fahrradselbsthilfwerkstatt Dresden e.V.  
Katharinenstr. 11, 01099 Dresden  
www.radschlag.de.vu
- » Sabine Friedel MdL (SPD)  
Prißnitzstraße 20, 01099 Dresden  
www.sabinefriedel.de
- » Little John Bikes Dresden Nord  
Lommatscher Str. 53, 01139  
Dresden  
www.littlejohnbikes.de
- » Emporon GmbH & Co. KG  
Overbeckstr. 39, 01139 Dresden  
www.fahrradxxl-emporon.de
- » Little John Bikes Dresden Mitte  
Tharandter Str. 48, 01159 Dresden  
www.littlejohnbikes.de
- » Ingenieurbüro für Tourismus und  
Verkehr Claudia Hinrichs  
Bernhardstraße 77, 01187 Dresden  
www.itv-hinrichs.de
- » Dr. Weidemann Rechtsanwälte  
Wiener Straße 114–116,  
01219 Dresden  
www.raweidemann.de
- » Little John Bikes Dresden  
Schandauer Str. 31, 01277 Dresden  
www.littlejohnbikes.de
- » Der Dynamo GmbH  
Bergmannstr. 32, 01309 Dresden  
www.der-dynamo.de
- » Cordula Schindler  
01324 Dresden

### Landkreis Sächsische Schweiz- Osterzgebirge

Radfahrerkirche Stadt Wehlen:  
Pfarrer Michael Schleinitz  
Dorfstraße 1, 01847 Lohmen  
Tel.: 03501-58 73 87  
michael.schleinitz@evlks.de  
Jens und Kirsten Sackmann,  
Neue Straße 5, 01744 Dippoldiswalde  
OT Seifersdorf  
Tel.: 03504-61 97 66  
sackmann@yahoo.de

### Vogtlandkreis

Radkultur-Zentrum Vogtland e.V.,  
Am Markt 12, 08491 Netzsckkau,  
Tel.: 03765-30 06 80, Fax: 30 06 81  
vogtland@radkulturzentrum.de  
www.radkulturzentrum.de

- » Tretmühle Radebeul  
Moritzburger Str. 11, 01445 Radebeul  
www.tretmuehle.de
- » Regionalmanagement Dresdner  
Heidebogen  
Heinrich-Zille-Str. 9, 01471 Radeburg  
www.heidebogen.eu
- » K&K Bike GmbH  
Dresdner Straße 71,  
01689 Weinböhla  
www.die-fahrrad-kette.de
- » Eberhardt-Travel GmbH  
Zschoner Ring 30, 01723 Kesselsdorf  
www.eberhardt-travel.de
- » Fahrrad Liebsch  
Struvestr. 24, 01844 Neustadt  
www.zweirad-liebsch.de
- » Lausitzer Liegerad GmbH  
Kletzwitzer Str. 58, 01968 Hörtitz  
www.lausitzer-liegeradverleih.de
- » Stephan Meyer MdL (CDU)  
Bautzner Straße 2, 02763 Zittau  
www.stephan-meyer-oberlausitz.de
- » Little John Bikes Görlitz  
Heilige Grab Str. 26, 02828 Görlitz  
www.littlejohnbikes.de
- » Tourismus GmbH – Land und Leute  
Dr.-Wilhelm-Külz-Str. 1,  
02977 Hoyerswerda  
www.lausitz-tourismus.de
- » Fahrradladen »Rücktritt«  
Grünwaldstr. 13, 04103 Leipzig  
www.ruecktritt.com
- » e-motion Premium-Shop Leipzig  
Max-Planck-Str. 19, 04105 Leipzig  
www.emotion-technologies.de
- » Grünstoff Ecouture  
Karl-Liebknecht-Str. 27  
04107 Leipzig  
www.gruenstoff.de
- » Little John Bikes Leipzig Mitte  
Martin-Luther-Ring 3–5,  
04109 Leipzig  
www.littlejohnbikes.de

### Landkreis Görlitz

Jens Janeck  
Jahnstr. 8, 02828 Görlitz  
Tel.: 03581-66 76 59  
jjaneck@gmx.de  
Michael Cleve,  
Postfach 11, 02747 Herrnhut  
Tel.: 035873-403 16  
a.michael.cleve@t-online.de

### Landkreis Mittelsachsen

Thomas Kotte,  
Chemnitzer Str. 5, 04703 Leisnig  
Tel.: 034321-620 35  
thomas.kotte@gmx.de  
Siegfried Milde,  
Dr.-Wilhelm-Külz-Str. 13 b, 09669  
Frankenberg, Tel.: 037206-88 11 80

- » Nextbike  
Thomasiusstr. 16, 04109 Leipzig  
www.nextbike.de
- » Reiseibel  
Markgrafenstr. 5, 04109 Leipzig  
www.reiseibel.de
- » Loeweli Babytragen  
Wittenberger Str. 83, 04129 Leipzig  
www.loeweli.de
- » Little John Bikes Leipzig West  
Kastanienweg 1, 04178 Leipzig  
www.littlejohnbikes.de
- » Rechtsanwalt Eckard Wessel  
Ludwigsburger Str. 9, 04209 Leipzig
- » Rückenwind – Der Fahrradladen  
Schnorstraße 23, 04229 Leipzig  
www.rueckenwind-leipzig.de
- » Rechtsanwalt Ralph Kluttig  
Breslauer Str. 65, 04299 Leipzig
- » Little John Bikes Leipzig Ost  
Paunsdorfer Allee 1, 04329 Leipzig  
www.littlejohnbikes.de
- » Verlag Dr. Barthel  
Gerichshainer Str. 14,  
04451 Panitzsch  
www.verlag-dr-barthel.de
- » Volker Tiefensee MdL (CDU)  
Leipziger Straße 7b,  
04509 Schönwölkau  
www.volkertiefensee.de
- » Angelika Lippold  
Spatenweg 8, 04849 Bad Dübau
- » Leistner-Reisen GmbH  
Bosestr. 3, 08056 Zwickau  
www.leistner-reisen.de
- » Radkultur-Zentrum Vogtland e.V.  
Am Markt 12, 08491 Netzsckkau  
www.radkulturzentrum.de
- » Sport GP GbR  
Stolzendorfer Str. 281,  
09116 Chemnitz  
www.sportgp.de

### Landkreis Nordsachsen

Radfahrerkirche Weißig:  
Pfarrer Tobias Krüger,  
Pfarrstr. 1, 04874 Belgern  
Tel. u. Fax: 0342-244 02 28  
tob.krueger@googlemail.com  
www.radfahrerkirche.de

### Landkreis Zwickau

Ulrich Skaruppe – siehe Landesverband

### Erzgebirgskreis

Matthias Langer, Altmarkt 2,  
09468 Geyer, Tel.: 03734-69 10 59

Kontaktdaten der Geschäftsstellen Leipzig,  
Chemnitz und Dresden finden Sie auf den  
entsprechenden Regionalseiten (S.10 ff.).

## IMPRESSUM

### Herausgeber:

ADFC Sachsen e.V.  
Bischofsweg 38, 01099 Dresden  
Tel.: 0351-501 39 15  
Fax: 0351-501 39 16  
www.reflektor-magazin.de  
info@reflektor-magazin.de

### Vorstand:

Ulrich Skaruppe, ulrich.skaruppe@  
adfc-sachsen.de, Falk Mölle, falk.  
moelle@adfc-sachsen.de, René  
Gerullis, rene.gerullis@adfc-sachsen.  
de, Jochen Böttcher, jochen.boettcher@  
adfc-sachsen.de

### Redaktion und Lektorat:

Konrad Krause (V.i.S.d.P.),  
Sascha Böhme, Yvonne Kaden,  
Benedikt Krüger, Anne Jubeh,  
Franz Richard Kunze. *Namentlich  
gekennzeichnete Beiträge entsprechen  
nicht unbedingt der Meinung der  
Redaktion oder des Herausgebers.*

**Layout u. Satz:** Antje Ehrhardt,  
geografik\_ehrhardt@gmx.de

**Fotos:** ADFC, wenn nicht anders  
gekennzeichnet

**Druck:** PögeDruck Leipzig  
gedruckt auf 100 % Altpapier

**Erscheinungsweise & Auflage:**  
4 mal jährlich, 6 000 Exemplare

**Vertrieb:** Mitglieder des ADFC  
Sachsen e.V. erhalten den Reflektor  
frei Haus; Kostenlose Verteilung über  
Fahrradläden, Bibliotheken usw.

### Anzeigenverkauf:

Sascha Böhme,  
anzeigen@reflektor-magazin.de

**Redaktions- und Anzeigen-  
schluss der folgenden Ausgabe:**  
20. Juli 2011

## Leserbriefe

### Liebes Reflektor-Team,

ich habe heute den frischen Reflektor  
gelesen und musste auf der letzten Seite  
sehr lachen. War diese schöne Silbentren-  
nung gewollt oder doch eher glücklicher  
Zufall? „Dieser meist dreistreifige Ring  
um Leipzigs wunderschöne Innenstadt...  
Das bringt das ganze ziemlich gut auf  
den Punkt. Es ist dreist, dass sich die  
Reifenbenutzer(meist vierrädig) den Platz  
genommen haben, der ehemals den Spa-  
ziergängern als Promenade gedient hat.

Liebe Grüße, Felix Cremer

### Sehr geehrte Redaktion!

Zuerst möchte ich mein Lob zum Ausdruck  
bringen, dass sie diese Zeitschrift herstel-  
len. Ich fand sie recht informativ.  
Entsetzt bin ich über den Artikel von Herrn  
Matthies. Ich lege fast alle meine Wege  
mit dem Fahrrad zurück, habe aber auch

ein Auto und bin Fußgängerin. Leider  
erlebe ich aus jeder Perspektive auch sehr  
rücksichtslose Radfahrer. Daher finde ich  
es wichtig, dass gerade auch Radfahrer die  
Verkehrsregeln einhalten, auch wenn sie  
„kleineren Schaden“ anrichten! Dafür soll-  
te sich eine Radfahrer-Zeitung einsetzen!  
Es würde den Ruf der Radfahrer erheblich  
verbessern, wenn alle rücksichtsvoll  
fahren. Gerade ältere Fußgänger fühlen  
sich oft von Radfahrern bedroht.  
Als Rad- u. Autofahrerin wäre ich z.B. sehr  
für erhebliche Strafen an Radfahrer, die  
ohne Beleuchtung unterwegs sind. Mit  
diesen im Dunkeln nicht zu erkennenden  
Verkehrsteilnehmern, die oft mit  
erheblichem Tempo unterwegs sind, habe  
ich schon viele Schrecksekunden erlebt.  
Übrigens ist blinkende Beleuchtung auch  
sehr schlecht zu sehen. Ich möchte als  
Autofahrerin nicht gern mit einem solchen  
Radfahrer zusammenstoßen, auch wenn

ich nicht Schuld bin und mir dabei nichts  
passiert.

Mit freundlichen Grüßen,  
Ulrike Kranz, Dresden

**REFLEKTOR:** Sehr geehrte Frau Kranz,  
vielen Dank für Ihren Leserbrief. Sie haben  
Recht: Radfahrer sind keine besseren  
Menschen und es gibt wie unter allen  
Verkehrsteilnehmern auch rücksichtslose  
unter ihnen.  
Der Artikel begründet, warum es für  
Kraftfahrer teilweise höhere Strafen als  
für andere Verkehrsteilnehmer gibt. Diese  
höheren Strafen betreffen hauptsächlich  
die Vergehen, bei denen Personen (le-  
bens-)gefährlich verletzt werden können,  
wie zum Beispiel hohe Geschwindigkeitsü-  
berschreitungen.  
Bei dem von Ihnen angesprochen Beispiel  
Fahren ohne Licht, ist es so, dass für alle  
Verkehrsteilnehmer das gleiche Bußgeld

gilt: nämlich 10 Euro.  
Das Fahren ohne Licht ist ein Ärgernis, ge-  
gen das auch der ADFC mit verschiedenen  
Aktionen aktiv ist. In der Unfallstatistik  
spielt es jedoch keine Rolle. 2008 wurde  
in Dresden ein Unfall durch einen unbe-  
leuchteten Radfahrer verursacht (weniger  
als 0,1% der Radfahrunfälle).  
In der Unfallstatistik fallen Radfahrer auch  
nicht negativ auf. Bei Unfällen zwischen  
Radfahrern und Fußgängern sind jeweils  
beide etwa gleich oft schuld. Bei Unfällen  
zwischen Radfahrern und Autos hingegen  
sind die Autofahrer zu zwei Dritteln die  
Unfallverursacher. Letzteres ist ein Grund,  
eher mehr Kontrollen bei Autofahrern zu  
fordern.  
Olaf Matthies

### Ihre Meinung interessiert uns.

Leserbriefe, begeisterte und kritische,  
auch die anonymen bitte an  
leserbriefe@reflektor-magazin.de.



Franz-Richard Kunze ist seit einem Jahr  
Mitglied im ADFC

**Jetzt** aber konkret – warum  
erledigen manche Menschen  
ihre Wege ungern mit dem  
Rad? All dies können Gründe  
sein: Angst vor Autos, zu  
wenig gewidmete Radver-  
kehrsfläche, unklare Ver-  
kehrssituationen, unbequeme  
Radverbindungen, zu wenig  
Anerkennung in der Gesell-  
schaft, zu wenige finanzielle  
Anreize, und natürlich der  
innere Schweinehund. Den  
inneren Schweinehund muss jeder selbst bekämpfen – um  
die anderen Punkte kümmert sich der ADFC.  
**Radfahren** ist gesund, egal ob mit Helm oder ohne. Radfah-  
ren ist schnell, ob mit drei Gängen oder siebenundzwanzig.  
Radfahren ist für jeden erschwinglich, egal ob DAX-30-  
Vorstand oder Hartz-IV-Empfänger. Radfahren ist leise.  
Radfahren lässt die Luft sauber. Beim Radfahren trifft man  
Menschen. Das Fahrrad ist das wichtigste Werkzeug in der  
Trickkiste lebenswerter, menschenfreundlicher Städte. Die-  
sem Ideal möchte ich näher kommen. Der ADFC ist dafür  
ein geeignetes Sprachrohr.

**Franz-Richard Kunze**



# rotkef1er

## Im Kampf um Meter und Sekunden

Die zehn potentiell roten Ampeln auf meinen 3 km Arbeitsweg legen es nahe, den Tag geruhsam angehen zu lassen. Ich steige also auf und schlendere radelnd der ersten entgegen. Doch dann sehe ich beim Einbiegen auf die Hauptstraße einen in buntes Lycra gewandeten Herrn vor mir her strampeln und alle guten Vorsätze sind vergessen. Dem Manne muss ich zeigen, dass man sich nicht verkleiden muss, um zügig mit dem Rad zu fahren. Hui, der erste für heute ist überholt. Nun muss ich mich aber sputen, vielleicht ist das Schicksal gnädig und die nächste Ampel für mich noch grün, sonst hat der mich ja gleich wieder ein.

Einmal erwacht ist der Jagd-, äh, Überholinstinkt nicht mehr zu bremsen. In Autos ist der Instinkt wohl gleich mit eingebaut. Mich hält ja noch die Angst vor der Peinlichkeit, beim Vorbeifahren zu vernehmlich zu keuchen, ein klein wenig im Zaum, der wackere Automobilist hingegen kennt dank Unterstützung durch Motorkraft keine Furcht. Moped? Die fahren doch nur fuffzich, da muss ich doch vorbei, meiner schafft 220 Spitze. Radfahrer voraus? Anvisieren mit dem rechten Scheinwerfer, das passt schon. Was hampelt der überhaupt auf der engen Straße rum, wo's doch 'nen Bürgersteig gibt... Verdammt, wieso ist hier plötzlich Rot? Oh Mann, das dauert. Ah, endlich. Und nun ist der schon wieder im Weg, wo ist der hergekommen, das kann ja woll nich



### Die Reflektor-Redaktion als Selbsthilfegruppe beim Rollenspiel.

v.l.n.r.: Konrad Krause, Antje Ehrhardt, Franz-Richard Kunze, Sascha Böhme, Anne Jubeh, Benedikt Krüger.

Foto: Susanne Krause

wahr sein. Der will mich provozieren, der Ökoaffe. Hat der denn gar keinen Selbsterhaltungstrieb? Solln erschtma arbeiten gehn, die die die.

Dass zwanghaftes Überholen und Drängeln selbst unter Fußgängern (Supermarktkasse!) beobachtet werden kann, lässt vermuten, dass Verfolgungsreflex und Siegeswille beim Dauerlauf als Teil menschlicher psychogenetischer Grundausstattung irgendwann mal evolutionäre Vorteile brachte. In unserer heutigen Umwelt, im urbanen Raum gilt das nur noch sehr eingeschränkt. Die Vorteile längerer Verschnaufpausen beim Stehen an der nächsten Ampel wiegen die Gefahren von Zusammenprall mit verkehrsteilnehmenden Mitmenschen und deren Verkehrsmitteln nicht annähernd auf. Vom Infarktrisiko wegen der

Aufregung und/oder Anstrengung (verkehrsmittelabhängig!) mal gar nicht zu reden.

Daher fordern wir: der Vernunft mehr Raum. Lassen wir uns nicht von unserer tierischen Veranlagung zu unbedachten Überholmanövern treiben.

Sascha Böhme

**Der nächste Reflektor erscheint im September 2011.**

Hier könnte Ihre Adresse stehen! Als ADFC-Mitglied kommt der Reflektor kostenlos zu Ihnen nach Hause.  
Informationen zur Mitgliedschaft unter [www.adfc-sachsen.de](http://www.adfc-sachsen.de) und [mitgliederbetreuung@adfc-sachsen.de](mailto:mitgliederbetreuung@adfc-sachsen.de)